

**Recomienda no aprobar iniciativas**

## Cofece ve riesgos a la competencia con reformas en aviación

•La comisión alertó sobre riesgos en materia económica que "pudieran generarse" por los cambios a la Ley de Aviación Civil y Ley de Aeropuertos. Por ejemplo, ventaja indebida en la provisión de los servicios aeroportuarios, estrechamiento de márgenes, subsidios cruzados y negativa de acceso

Alejandro de la Rosa  
alejandro.delarosa@eleconomista.mx

La Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece) consideró, en una opinión no vinculante, que las iniciativas del Presidente Andrés Manuel López Obrador de modificaciones a la Ley de Aviación Civil y Ley de Aeropuertos y la de un diputado que apoya la creación de una aerolínea del Estado representan riesgos en términos de competencia y que no se pueden aprobar en los términos planteados.

Los argumentos son: que las iniciativas permiten que una empresa estatal (bajo control de la Secretaría de la Defensa Nacional y/o de la Secretaría de Marina) opere simultáneamente un aeropuerto y una aerolínea, lo que podría entorpecer el acceso debidamente indiscriminatorio a la infraestructura aeroportuaria (en detrimento del desarrollo eficiente del mercado de transporte aéreo) y que establecen un trato diferenciado en cuanto a las causales de revocación y conclusión de concesiones, permisos para personas físicas o morales y la asignación a empresas paraestatales.

A petición del diputado Víctor Manuel Pérez Díaz, presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes (como parte del proceso legislativo), la

Comisión emitió el pasado 23 de marzo su opinión, de la cual envió copia a los secretarios de Gobernación (Adán Augusto López) y de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (Jorge Nuño). En dicho contexto, el deseado regreso de la autoridad aeronáutica de México a categoría 1 ante la Administración Federal de Aviación (FAA, en sus siglas en inglés), de Estados Unidos, vuelve a enfrentar una turbulencia por la inclusión de temas que no tienen relación directa con el objetivo de fortalecer y dar certidumbre a la gestión de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

La reciente eliminación (temporal), de la autorización para que aerolíneas extranjeras realicen operaciones domésticas (cabotaje) para impulsar las operaciones del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) no eliminó toda la incertidumbre en la industria aérea, la cual exige dejar ya la categoría 2.

### La alerta en competencia

De acuerdo con la Cofece la iniciativa del Ejecutivo en la Ley de Aviación Civil indica que el titular de la SICT puede otorgar títulos de asignación a las entidades paraestatales de la Administración Pública Federal para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular y que la Ley de Aero-



puertos permite a la misma dependencia otorgue títulos de asignación a las entidades paraestatales para la administración, operación y explotación de aeropuertos.

En tal caso, se advirtieron cuatro riesgos en materia económica que "pudieran generarse": ventaja indebida en la provisión de los servicios aeroportuarios, estrechamiento de márgenes, subsidios cruzados y negativa de acceso.

Sobre la ventaja indebida se detalló que la empresa dueña del aeropuerto podría asignar a sus competidores salas de espera más lejanas, menos espacio de oficina, mostradores alejados para el registro de pasajeros, reservar slots con mayor demanda para usos propios, entre otros.

Acerca del segundo riesgo, la comisión explicó que dicha empresa "podría aumentar o instaurar nuevas tarifas por el uso del aeropuerto que lleve a los competidores en el mercado de transporte aéreo a aumentar el precio de sus

pasajes o reducir sus márgenes de ganancia". En materia de subsidios, se refirió que con los cobros que recibe por uso de la infraestructura, la empresa aeroportuaria puede reducir las tarifas de sus pasajes aéreos con el fin de presionar a los competidores, reducir sus ganancias y desplazarlos del mercado.

En su argumentación, la Cofece precisó: para que la industria aérea tenga un desarrollo eficiente es indispensable que los aeropuertos permitan el acceso y uso de su infraestructura a todas las empresas que ofrezcan los servicios de transporte aéreo. Respecto al trato diferenciado en cuanto a las causales de revocación y conclusión de concesiones, permisos y la asignación a empresas paraestatales, la iniciativa del Ejecutivo propone que, bajo una nueva figura, las asignaciones a empresas paraestatales para la operación de un aeropuerto sean por tiempo indefinido y concluyan únicamente cuando se acredite que ya no existe causa de utilidad pública.

**A petición** del diputado Víctor Manuel Pérez Díaz, presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes (como parte del proceso legislativo), la Cofece emitió su opinión el 23 de marzo.

